

Aeromarchands

Guildes & Organisations

mardi 1er janvier 2002, par Sigfrid

1- Histoire

Dans les régions centrales de Paorn, circulent parfois dans le ciel de bien étranges équipages dans des nacelles maintenues en l'air par des voiles et de grandes enveloppes gazeuses.

Que sont les hommes qui voyagent sur ces vaisseaux aériens ? Des marchands audacieux et prêts à tout pour des bénéfices ? Des espions ou contrebandiers ? Des casse-cou ? Sûrement un peu de tout cela...

L'apparition des aéromarchands date de l'époque où l'on a découvert les propriétés des méduses filantes au sein de l'Océan Vert. Les sylmarins sont les premiers à avoir repéré que les cadavres de méduses fongiques avaient tendance à flotter sous le faîte des arbres. Certains elfes ont alors cherché à exploiter cette propriété. Les recherches furent longues (plus de 200 ans dit-on), mais finalement ils finirent par comprendre le mécanisme de décomposition qui provoque les gaz chauds nécessaires à la montée des méduses. Les cadavres de méduse ne durant pas bien longtemps, quelque soit la qualité de travail de l'embaumeur, les sylmarins étudièrent la possibilité de les dévitaliser juste ce qu'il faut pour les rendre inoffensives tout en gardant leur propriété d'élévation. Cela mis encore du temps pour pouvoir en exploiter pleinement les propriétés mais les gondolfières virent le jour !

Par la suite, d'intrépides marchands Althusiens fascinés par ces majestueux vaisseaux décidèrent d'en faire leur moyen de locomotion pour le commerce avec Port Ebène notamment. Oh, certes, tout ne fût pas simple ! Les échecs ont été nombreux et la caste des aéromarchands est quand même relativement restreinte par rapport aux autres castes, mais les honneurs n'en sont que plus grands.
D'autant que même si les dangers sont grands en gondolfière, il y a quand même un certain nombre d'avantages, car ils sont peu nombreux ceux qui osent vous poursuivre dans les airs. Cela facilite la contrebande ou le commerce de produits illicites. Certains politiciens althusiens en profitent bien pour engager des aéromarchands à faire un peu d'espionnage dans les pays voisins, sauf au Salthar. C'est qu'il y a les griffons là-bas...

2- Organisation

Autant le dire tout de suite, les aéromarchands sont particulièrement autonomes et indépendants. Il n'existe pas de hiérarchie en leur sein et chacun se débrouille pour réaliser son propre commerce. Mais comment rentrer dans ce cercle très fermé alors ? Et bien de temps à autre, certains aéromarchands forment des apprentis pour les suppléer lorsque c'est nécessaire, en cas d'indisponibilité de leur part et surtout pour les longs voyages nécessitant des vols de nuit. Parfois, les plus fortunés essayent de monter des petites caravanes de 2 ou 3 gondolfières, mais le coût est si exorbitant qu'ils ne peuvent les financer trop longtemps.

Quel est l'intérêt de cette guilde alors ? Et bien, même si chaque marchand est indépendant, il sont néanmoins regroupés pour négocier plus facilement auprès des contrebandiers, pour fixer les tarifs



officiels des actes commerciaux et surtout pour offrir certaines facilités en commun (caravanes aérienne, prêt de matériel ou de compétences techniques). Bien que Port-Ebène est l'un des points principaux, les aéromarchands (essentiellement althusiens) ont préféré garder une certaine autonomie en installant leurs quartiers à Tir, non loin de Oljad.

Tir abrite donc les infrastructures nécessaires à la construction, l'entretien et l'entreposage des gondolfières et de leurs méduses. Les conques, reprenant ainsi la dénomination employée à Port-Ebène, abritent donc les ateliers de construction, mais abritent également les gondolfières de réserve qui sont inutilisées. Chaque aéromarchand peut réserver la location de une ou plusieurs gondolfières (5 sont disponibles) pour un trajet particulier. Le coût est certes important, mais infiniment moins que l'achat et l'entretien permanent d'une gondolfière à temps complet. Une précision cependant, seul un véritable aéromarchand (possédant donc déjà une gondolfière) peut louer des gondolfières supplémentaires.

Outre les avantages matériels, les aéromarchands forment également une congrégation qui se réunie 2 fois l'an, au printemps et à l'automne (lors des premières semaines de Floraison et Roseau) pour fixer les prix minimums pour la location de leurs services auprès des négociants de Paorn. Une petite délégation de 3 personnes est également élue pour négocier auprès des différents contrebandiers K'tangs pour la capture des précieuses méduses fongiques, mais aussi des colibris d'ambre nécessaires à l'alimentation des méduses. A ce propos, il faut préciser que lors de la phase de dévitalisation, les méduses doivent êtres encore nourries avec leurs proies favorites, c'est pourquoi une volière est présente avec cette espèce de colibris présent dans les hautes forêts de l'Océan Vert pour polliniser les fleurs d'ambre. A noter que ces négociants sont généralement d'anciens aéromarchands possédant encore une gondolfière, mais déléguant la navigation à des associés (anciens apprentis).

Les derniers avantages concernent la disponibilité d'hommes compétents dans les différentes techniques de dévitalisation et de conservation des méduses, dans la conception et la construction des nacelles ainsi que dans l'ajustement du navire céleste. Bien entendu, quelques herboristes de talent fabriquent les baumes conservateurs des méduses fongiques, sans quoi l'enveloppe se décomposerait petit à petit.

3- C'est quoi une gondolfière ?

3.1- Descriptif

Nacelle

Elle rappelle par sa forme à la coque d'un petit bateau de 6-7 mètres de long sur 2m50 de large. L'avant et l'arrière remontent et sont munis de gros crochets permettant l'attache des filins des méduses. Le pont ne possède pas de cabine, uniquement d'une cale. Pour un confort minimum, une bâche huilée peut être tendue afin d'isoler de la pluie.

La cale, quant à elle possède une capacité allant de 60 à 100 jarres (l'unité de mesure employée pour les gondolfières), ce qui équivaut environ à un poids de 300 à 500 kg de chargement possible.

Enveloppes de méduses et filins

Comme on l'a dit, de 3 à 5 méduses peuvent composer la " voilure ". En cas de nombre impair de méduses porteuses, on les réparti en majorité à l'arrière car la méduse de propulsion se positionne quant à elle toujours à l'avant. Elles sont contrôlés grâce à des filins composés de fibre fongique, qui est une matière sécrétée naturellement par les méduses. Sauf pour l'entretien de l'enveloppe, les méduses sont toujours en position de portance, bien que les cordes soient ramenées au maximum (ce qui leur donne une forme allongée) lorsque la gondolfière est posée.

Bien que l'on ai tendance à dire que ces méduses soient dévitalisées, ce n'est pas complètement vrai.

En fait, si elles étaient complètement dévitalisées, cela pourrait signifier qu'elles sont mortes et ne pourraient donc plus produire la chaleur nécessaire à leur élévation. Cela dit, ce n'est pas si simple car mis à part cette fonction, toutes les autres sont éteintes, à tel point que l'on se demande si la production de chaleur ne serait pas un phénomène indépendant de l'état de vie ou de mort de la méduse fongique. Après tout, les cheveux et les ongles continuent bien de pousser chez les humains après leur mort. Une chose a cependant été constatée, même si les méduses dévitalisée continuent à produire de la chaleur, elles en produisent nettement moins que les méduses vivantes.

Méduse de propulsion

On a retiré sur cette dernière les réflexes agressifs de prédation en abîmant certains centres nerveux, mais elle n'en est pas moins vivante et il faut continuer à la nourrir pour qu'elle puisse assurer sa fonction pleinement. En effet, si on en laisse une vivante, c'est parce que les méduses vivantes sont plus vivaces que les autres et permettent une propulsion efficace. Elles sont montées à l'avant des gondolfières, inclinées comme une voile et tractant le navire céleste. Lorsque la gondolfière est au repos, elle est placée dans la même posture que les autres, en prenant bien soin de lier entre elles ses longues tentacules paralysantes (ayant un effet limité sur les humains) qui sont toujours présentes et nécessaires pour son alimentation.

Ancres d'amarres

Elles sont au nombre de 4, deux à l'avant et deux à l'arrière. Elles servent bien entendu à mettre du poids loin sous la gondolfière pour contrer le phénomène d'ascension lié aux méduses. De plus, elles permettent de faciliter la manœuvre d'atterrissage dans les villes où les lieux de passage. A Tir et Port-Ebène, les " amarreurs " attrapent et dirigent la gondolfière depuis le sol. Ce qui n'est pas une mince tâche à Port-Ebène lorsqu'ils doivent jouer les équilibristes sur les grosses branches.

Aile de secours

Sur toute gondolfière on embarque un certain nombre d'ailes de secours en cas de problème et lorsque la gondolfière court à la catastrophe. Ce sont en fait des deltaplanes archaïques composés de cuir fin et tendu dans l'armature triangulaire. Les aéromarchands apprennent dès leur formation à se servir de ses ailes et ils n'oublient jamais de les emporter avec eux car ils sont rares ceux qui n'ont jamais eu à s'en servir.

Baliste défensive (option)

Bien que non prévu à la base, certains aéromarchands équipent parfois leur gondolfière de une ou deux balistes lorsqu'ils doivent traverser des régions à risque. Ils évitent tant qu'ils le peuvent, car le poids supplémentaire apporté par les balistes et leurs munitions signifie généralement de la cargaison (et des revenus) en moins. L'autre solution consistant à rajouter une méduse supplémentaire est encore moins rentable...

3.2- Manœuvres

Faire voler une gondolfière en soi n'est pas bien compliqué, il y a quelques principes fondamentaux à connaître pour prendre l'air. L'art de la navigation est plus complexe.

En premier lieu il faut savoir que les méduses on tendance à naturellement s'élever et élever avec elles la masse qui y est attachée. Puisque tout a une limite, il faut compter environ une méduse pour un chargement de 60 jarres (env. 300Kg). Rajoutez à cela l'équipage (3 personnes en général), la nacelle et la cargaison et vous arrivez facilement à 3 ou 4 méduses pour prendre votre envol. Il est bon de prendre une méduse supplémentaire pour faciliter la rapidité des manœuvres ascensionnelles, mais tout dépend du trajet (indispensable en montagne !).

Les méduses permettent de prendre l'air, mais ce sont également elles qui se font pousser par les vents. Cela dit, et pour éviter d'être dépendant de vents contraires, une méduse encore vivante (enfin, pas complètement dévitalisée) est disponible et elle assure la propulsion. Bien qu'elle soit plus petite que les autres, elle est capable de faire avancer une

gondolfière chargée à contre-vent si celui-ci n'est pas trop fort.

Monter c'est bien, mais monter jusqu'où ? Et surtout comment redescendre ? Tout d'abord, il faut savoir que les méduses montent rarement au dessus de 2500m, il y fait un peu trop froid, surtout pour celle qui n'est pas dévitalisée. Ensuite, chaque méduse est reliée à plusieurs cordages un peu particuliers, faits en fibre fongique, qui est un matériau sécrété par la méduse vivante et qui constitue l'un des éléments essentiels de ses longues tentacules.

Pour faire monter la gondolfière, il faut relâcher au maximum les cordages, ainsi la méduse a tendance à s'étaler en largeur et la bulle de chaleur qu'elle referme permet une ascension maximale. Lorsque l'on veut descendre, il faut tirer sur les cordages, ainsi, la méduse prend une forme plus allongée et garanti une élévation moins grande. Pour atterrir, il faut non seulement tirer sur les cordages, mais également larguer les ancres d'amarres qui vont ajouter du poids vers le sol. L'action conjuguée de tout cela provoque une descente plus ou moins douce de la gondolfière.

3.3- Entretien

Même si tous les aéromarchands ne fabriquent pas entièrement leurs vaisseaux, il est néanmoins de coutume qu'ils doivent s'occuper des méduses. L'art de la conservation fait parti du métier et il n'est pas toujours prudent de confier l'entretien des méduses à des inconnus ou autres personnes peu dignes de confiance. La paranoïa est de mise lorsque votre vie tient au bout de quelques enveloppes de gaz. Certes, ils n'appliquent pas toujours eux-mêmes les baumes conservateurs lorsqu'ils sont à Tir ou à Port-Ebène, cela dit, ils est nécessaire qu'ils sachent le faire s'ils sont dans d'autres villes car les spécialistes n'y sont pas présents. L'application des baumes conservateurs doit se faire toutes les semaines et ils sont au nombre de trois. Un nettoyant, un anti-parasite et un baume servant à réduire le phénomène de décomposition. Chaque aéromarchand doit donc toujours posséder dans la cale de sa nacelle la quantité de baume nécessaire pour l'entretien. De plus, toutes les méduses ne sont pas dévitalisées et il en est toujours une qui sert pour la propulsion, ce qui permet d'être moins dépendant des vents. Cela dit, même s'il n'est pas nécessaire de lui appliquer les baumes de soin, cette méduse là doit être nourrie pour qu'elle puisse faire son office.

Liste nécessaire :

- 1 jarre par méduse de baume nettoyant (3 litres - pour 1 entretien),
- 1 jarre par méduse de baume anti-parasite (3 litres - pour 1 entretien),
- jarres par méduse de baume conservateur (2 litres par jarre pour 1 entretien),
- bobine de 15m de fibre fongique dans sa jarre conservatrice pour la couture,
- 2 aiguilles d'aruba (aiguilles végétales pour éviter l'oxydation),
- 2 brosses en poil de bouquetin pour le nettoyage,
- 10 rongeurs de taille moyenne pour la méduse de propulsion (pour 1 semaine).

4- Aéronomie

Devenir aéromarchand ne s'improvise pas ! Il faut passer par une phase d'apprentissage très importante. En premier lieu, il faut apprendre la science des vents : l'aéronomie !

Bien sûr, les premiers aéromarchands ont dû improviser et apprendre par essais successifs, mais c'est bon pour les pionniers ça ! De nos jours, les anciens apprennent la théorie à leurs apprentis et les premiers cours pratique concernent la maniement de l'aile volante.

Plus que la réelle cause des phénomènes éoliens, les apprentis apprennent à se méfier des zones dangereuses et des zones à classées à risque. Les zones les plus risquées sont les régions escarpées, composées de haute montagne, car bien souvent la gondolifière ne peut pas survoler les plus hauts pics. Les vents perturbés et changeants sont un autre danger dans ces reliefs tourmentés. Vient ensuite, aussi étrange que cela puisse paraître, les grandes étendues d'eau. Les aéromarchands ont constaté

qu'il était souvent plus difficile de garder une altitude stable et surtout élevée au dessus des mers et des grands lacs que connaît Paorn. Il va sans dire que l'amerrissage n'est une entreprise très prisée parmi les aéromarchands. De plus, les étendues marines sont souvent la proie de vents violents (mais réguliers) qui peuvent endommager la structure et surtout les méduses. Bien qu'il faille souvent déplorer une certaine baisse d'altitude au dessus des forêts, il semblerait que le comportement soit plutôt bon. Après tout, les méduses fongiques, dans leur élément naturel, flottent bien sous le couvert des arbres de l'Océan Vert. Quant aux saisons, les aéromarchands préfèrent bien entendu la navigation lors des saisons douces plutôt que pendant l'hiver. De même qu'ils préfèrent survoler les déserts du pays K'neth plutôt que les froides étendues du nord de Paorn.

Régions dangereuses à connaître :

- Les Sinistérias. Bien peu ont tenté de traverser cette immense barrière qui coupe le nord du continent et encore moins en sont revenus. Les montagnes sont si hautes que la recherche d'un passage entre cols et vallées est terriblement difficile. Les conditions climatiques y sont parfois détestables et le froid engourdi bien vite tout le monde, y compris l'enveloppe des méduses. Quelques courageux explorateurs ont essayé par le passé, mais plus personne n'a fait de tentatives depuis un bon demi-siècle déjà.
- Les chaînes montagneuses entourant le Haut-Melkiar est également redoutée, bien qu'il y existe certains points de passage. La hauteur de ces montagnes est le principal handicap et les autorités saltharites ont de plus interdit le survol des cols routiers, ce qui a valu d'autres recherches pour trouver les bons cols aériens. Cela dit l'intérêt commercial mérite bien peu le danger encouru pour la traversée et souvent les aéromarchands se contentent d'aller à Paladine en contournant par l'est et les lacs.
- Vallée du Linamaz. Outre les vents virulent orientés nord-sud (ou inversement) que l'on peut y rencontrer, et qui rend toute progression à contre sens difficile, il existe un plus gros danger. Le brouillard. Surtout qu'il peut être tenace dans le nord et dans les vallées des Montagnes Noires qui encadrent cette vallée fluviale. Ajoutez à cela l'état de paranoïa aiguë dans laquelle se trouve en quasi-permanence les autorités saltharites et vous comprendrez mieux qu'il est préférable d'éviter le Linamaz. Pour les inconscients ou les têtes en l'air, vous vous rappelez de la présence des griffons ? Inutile de chipoter, si vous devez vous rendre depuis la Burgonnie jusqu'à Port-Ebène, contournez par l'Althusia, cela sera moins risqué...
- Pays Noir. Même si l'exploration de cette région volcanique par les airs peut être tentante, abstenez vous. Outre les rumeurs de dragon que l'on peut entendre de-ci delà, les volcans ont non seulement les inconvénients des montagnes (le brouillard en moins), mais en plus ils sont presque tous en activité. Et quand on dit en activité, le mot est parfois bien faible... Quiconque n'a pas vu le cratère du Kramtesh en éruption ne peut pas se rendre compte.
- Région près de Nirgha (frontière de l'Océan Vert et de la Tsorvanie). Là bas, ce sont les prédateurs qu'il faut craindre. Les oiseaux Rocs ont pris une mauvaise habitude de s'attaquer aux gondolfières. On ne sait si c'est dû à l'influence des maîtres-animaliers saltharites ou si c'est une simple question de zone territoriale.

5- Fiche technique

Aéromarchand (V)

Time to acquire : 30 mois

Special

Ami/apprentis d'un riche aéromarchand	40
Carte générale peu détaillée	60
Carte Althusia	40
Contact important avec négociant à Tir	20
Carte Althusia / Océan Vert	20
Contact avec marchand Port-Ebène	20
Apprentis d'un aéromarchand	0

Skills



Category or Skill	#of ranks
Athelic* Gymnastic skill category	1
Flying/gliding	2
Crafts skill category	n/a
Embalmer	1
Taxidermist	1
Lore * General skill category	1
Region lore	1
Outdoor * Animal skill category	0
Animal handling (Méduses fongiques)	1
Outdoor * Environmental skill category	1
Choice of up to 2 skills [*]	3 (total)
Technical Trade * Vocational skill category	n/a
Boat Pilot (Gondolfière)	1
Navigation	1

Stat Gains : None

Cost by profession

Fighter	26	Lay Healer	33
Thief	24	Healer	33
Rogue	24	Mystic	33
Warrior Monk	24	Sorcerer	33
Layman	27	Ranger	25
Magician	33	Paladin	29
Illusionist	33	Monk	24
Cleric	30	Dabbler	27
Animist	25	Bard	27
Mentalist	33	Magent	27

Notes

[*] Choix entre " Star Gazing " et " Weather Watching ".